Auszüge aus Doktor-Dissertationen
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Georg-August-Universität zu Göttingen.
Jahrgang 1925.

Schädigung Dritter durch einen Schleppzug im See- und Binnenschiffahrtsrecht.

Von
Referendar Karl Kniep aus Stolzenau a. W.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Gutachter: Prof. Dr. Ruth.

Einleitung.

Die Arbeit behandelt die Frage der Haftung der einzelnen an einem Schleppzug beteiligten Reeder bezw. Schiffseigner bei Schädigung Dritter. Des näheren wird erörtert, ob der Schlepper für ein Verschulden seines Anhangs und ferner ob der Anhang für ein Verschulden seines Schleppers nach Maßgabe der §§ 485, 486 HGB, §§ 3, 4 BSchG in Anspruch genommen werden kann.

Weder HGB noch BGB geben unmittelbare Handhaben für diese erweiterte Haftung der an einem Schleppzug Beteiligten. Ausgangspunkt der Arbeit ist die allgemeine Haftungsgrundlage der Reeder bei Schiffszusammenstößen überhaupt; denn als solche stellen sich zum größten Teil die Schädigungen Dritter auch im Schleppzugverkehr dar. Der Unterschied zwischen dem Zusammenstoß eines einzelnen Schiffes und eines im Schlepp befindlichen liegt allein in der Schwierigkeit rechtlicher Erfassung der Vereinigung von Schiffen, nämlich zu einem Schleppzuge.

Die gesetzliche Grundlage für die Haftung des Reeders im Falle einer Kollision von Schiffen finden wir in den §§ 734 bis 739 HGB, die durch § 92 BSchG auch auf die Binnenschiffahrt ausgedehnt sind.

1. Teil.

Gründe für die Ausbildung eines Sonderrechts der Schiffahrt.

Der Schleppschiffahrtsbetrieb nimmt im Wirtschaftsleben eine keineswegs unbedeutende Stellung ein. Von Jahr zu Jahr steigt die Zahl der Binnenschlepper und Seeleichter, hauptsächlich bedingt durch die große Rentabilität dieser Art der Beförderung. Angesichts dieser Tatsachen fällt es leichter, die Frage nach dem Grunde der Ausbildung von Sondernormen für dies Gebiet zu beantworten. Durch verschiedene Ursachen werden sie bedingt: Einmal die besonderen Gefahren und Notlagen der Schiffahrt, weiter die mit dem allgemeinen Kulturzustand zusammenhängenden Tatsachen der Schiffahrtstechnik wirken überall auf die Schaffung eines Sonderrechts hin. Vor allem aber riefen die großen mit der Seefahrt verbundenen Gefahren eine eigene Regelung der Bekämpfung hervor.

Nicht ganz so früh finden sich auch Sonderbestimmungen für das Binnenschiffahrtsrecht vor. Für dieses war ursprünglich das Fuhrmannsrecht maßgebend. Aber auch hier verlangte das ständige Wachsen der Zahl der Binnenschleppschiffe ein Sondergesetz, wobei das Seerecht als Vorbild gedient hat.

2. Teil.

Geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders.

Ausgangspunkt einer seerechtsgeschichtlichen Darstellung bildet das römische Recht. Das heutige Recht stellt den Abschluß einer langen Entwicklung dar und entspringt aus zwei Wurzeln: der römischen und der deutschen.

Nach Digesten 9, 2 l. 29 §§ 2—4 konnte ein Schadensersatzanspruch gegen den Eigentümer des Schiffes nur geltend gemacht werden, wenn er selbst der Täter war, andernfalls nur gegen den schuldigen Angestellten, ein Beweis dafür, daß dem r. R. eine Haftung für fremdes Verschulden noch unbekannt war. Der Anspruch ging auf Schadensersatz mit Wirkung gegen das ganze Vermögen; es trat keine Beschränkung ein.

Während die Römer den Grundsatz der Verschuldenshaftung aufstellten, herrscht im germanischen Recht grundsätzlich das Verursachungsprinzip vor. Es wird deshalb gesagt: Das Schiff hat den Schaden zu ersetzen. Einer weiteren Besonderheit begegnen wir auch hier in der Haftung für fremdes Verschulden. Es hat ein jeder für die aus seinem Lebenskreise hervorgehenden Schädigungen einzustehen: „Wer Schaden tut, muß Schaden bessern. Wer unwillig getan, muß willig zahlen." In diesen beiden Sprichwörtern faßt das germanische Recht so kurz und treffend seinen Standpunkt zusammen.

Die Rezeption hat in Deutschland römisch-rechtliche Anschauungen mit deutsch-rechtlichen Gedanken verquickt.

Den ersten gesetzlichen Abschluß findet die Entwicklung dann in der Schaffung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches vom 5. Juni 1869. Die Vorschriften dieses Gesetzes sind in das HGB vom 10. 5. 1897 übergegangen.

3. Teil.

Die Gründe für die Haftung des Reeders bei Schiffszusammenstößen im allgemeinen.

Diese Vorschriften werden wir unserer Erörterung zugrunde zu legen haben. Der ganze Abschnitt über Schadensersatzpflicht bei Zusammenstößen ist in der Hauptsache eine Nutzanwendung aus dem allgemeinen Gebiete der Haftung des Reeders für das Verschulden der Schiffsbesatzung. Die maßgebenden Bestimmungen sind die §§ 485 ff. HGB und §§ 3, 4 BSchG. Sie enthalten zweifellos eine Erweiterung der Haftung.

Nach diesen Vorschriften ist der Reeder bezw. Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienste zufügt.

Zur Schiffsbesatzung im Sinne dieser Vorschrift wird man mit Müller-Erzbach Lehrb. S. 802 alle Leute zu rechnen haben, die zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes erforderlich sind, und auf die der Reeder einzuwirken imstande ist. In seinem Dienste und seinem Interesse verwendet der Reeder bezw. Schiffseigner die Besatzung und muß auch folgeweise auf eigene Gefahr handeln. Es haftet hier der Interessent, wenn einer seiner Angestellten in seinem Interesse Gefahrenzustände hervorruft oder gewisse Gefahren übernimmt. Nicht so sehr ist diese Haftung eine Anwendung des deutschrechtlichen Grundsatzes der Haftung des Trägers einer personenrechtlichen Herrschaft für das Verschulden der Angehörigen seines Herrschaftskreises, als vielmehr lassen die speziellen Gefahren des Reedereibetriebes den Reeder als den Interessenten dieser Gefährdungszustände allein schon aus der Gefährlichkeit heraus haften. Hierfür geben uns die ganze Entwicklung des Sonderrechts der Schiffahrt und ein Rückblick auf die Geschichte die nötigen Grundlagen.

Auf Grund praktischer Rechtsanwendung wird man den Satz aufstellen können, daß, wer einen derartigen Gefahrenkreis in seinem Interesse erzeugt und unterhält, sei es in eigener Person oder durch andere, auch in hohem Maße für die etwaigen Dritten daraus entstehenden Schäden eintreten muß.

Eine bloße Verantwortlichkeit für eigenes Verschulden erweist sich hier als unzureichend. Die in maßgebenden Stellungen befindlichen Angestellten des Reeders sind nie in der Lage, die Dritten zugefügten Schäden zu ersetzen.

So verlangen gebieterisch einmal die Gefährlichkeit des Schiffahrtsbetriebes, dessen alleiniger Interessent der Reeder bezw. Schiffseigner ist, als auch andererseits der Schutz des Publikums eine

strenge Haftung des Reeders für Verschulden seiner Besatzung bei Schiffszusammenstößen.

Gerade aus dieser Interessenabwägung heraus erklärt es sich, daß der Gesetzgeber die gefährlichen Zustände erhält und sie nicht durch ein Gesetz verbietet. Er überläßt es dem Unternehmer, ob er sich dem Risiko aussetzen will. In der Art der Haftung des Reeders erkennen wir, daß bei einem mit Hilfe von Angestellten betriebenen gefährlichen Unternehmen es rechtspolitisch begründet erscheint, den Interessenten selbst mithaften zu lassen; denn nur so stellt das Recht den Niederschlag einer auf die tatsächlichen Lebensverhältnisse sich stützenden Rechtspolitik dar. Eine andere Gestaltung der Haftung hieße in unserem Falle, dem Unternehmer einen zu großen Schutz angedeihen lassen, ja ihn auf Kosten der Allgemeinheit bereichern.

Den Satz von der Haftung des Interessenten abzuleiten, wird in vielen Fällen recht schwierig sein. Ich glaube aber, bei Schiffkollisionen zwingt folgerichtig ein Blick auf die Besonderheiten der Schiffahrt zu dieser Auslegung.

Es ist ein in den Vorschriften des HGB, die sich mit der Haftung des Reeders befassen, folgerichtig durchgeführtes Rechtsprinzip, das, wie R. G. Bd. 13 S. 117 es ausdrückt, dahin geht, daß der Reeder ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden im Interesse der Sicherheit des Verkehrs für den Schaden verantwortlich ist, den das Schiff, d. h. die Gesamtheit der auf demselben zu Schiffszwecken tätigen Personen verursacht hat.

Die Haftung des Reeders stellt sich als eine solche für fremdes Verschulden dar und ist beschränkt auf das Schiffsvermögen (§ 486 Ziff. 3 HGB), an welchem der Geschädigte Schiffsgläubigerrechte hat (§ 457 Ziff. 9 HGB). Es haftet also der Interessent nur in Höhe seines Interesses, also mit dem Schiffsvermögen. Hierfür ist der rechtspolitische Grund maßgebend, daß der Reeder durch Verschulden seiner Leute nicht mehr verlieren soll, als er ihnen anvertraut hat.

4. Teil.

Die Haftung des Reeders bei Kollisionen in der Schleppschiffahrt nach See- und Binnenschiffahrtsrecht.

Nachdem wir so eine rechtspolitische Begründung und Gestaltung der Haftung des Reeders bei Schiffszusammenstößen im allgemeinen gefunden haben, soll jetzt die Frage geprüft werden, inwieweit bei einem Schleppzuge die Verhältnisse anders liegen, oder ob überhaupt Unterschiede vorhanden sind, die zu einer anderen Statuierung der Haftung führen.

Der Schleppzug stellt eine Verbindung von mehreren Schiffen dar; seine Eigenart besteht darin, daß die zu einem Zuge vereinigten Schiffe sich sowohl gegenseitig unterstützen, wie auch andererseits behindern. Es besteht zwischen ihnen ein Abhängigkeitsverhältnis, auf Grund dessen jedes Schiff seine Maßnahmen nur unter Berücksichtigung der Interessen des anderen treffen kann.

Die Leitung des Schleppzuges liegt im Seeverkehr beim geschleppten Schiff — auf ihm befindet sich der Lotse — im Binnenschiffahrtsverkehr beim Schlepper.

Die höheren Gerichte haben des öfteren zu der Frage der Haftung der am Schleppzuge beteiligten Reeder Stellung genommen.

In den ersten beiden Entscheidungen des Hans. O. L. G. vom 19. 3. 1886 und 18. 2. 1887 handelt es sich um Kollisionen im Binnenschiffahrtsverkehr. Das Gericht legt diesen beiden Urteilen die Auffassung von der Einheit des Schleppzuges zugrunde. Der ganze Schleppzug haftet, wenn irgend eine auf demselben befindliche Person bei Ausübung von Dienstverrichtungen einem Dritten Schaden zufügt. Der rechtspolitische Grund, der allerdings in den Entscheidungen nicht zum Ausdruck gebracht wird, ist in der Tatsache zu sehen, daß es dem geschädigten Dritten Fahrzeug nicht gelingen wird, den tatsächlich schuldigen Teil festzustellen.

Dem R. G. hat vor Erlaß des neuen BSchG nur ein Fall zur Entscheidung vorgelegen. (R. G. Z. Bd. 20 Nr. 16). In diesem Urteil legt das R. G. mit gutem Grunde die englische Rechtsprechung zugrunde, die den Reeder des bugsierten Schiffes für das Versehen der Besatzung des Schleppdampfers ebenfalls als verantwortlich ansieht, da der letztere der servant des geschleppten Schiffes, und beide gewissermaßen als ein Schiff angesehen werden.

R. G. rückt damit richtige Gesichtspunkte in den Vordergrund der Betrachtung. Allein die Fragestellung ist eine verkehrte. Sie geht doch dahin, ob der Reeder eines an der Kollision nicht schuldigen Schiffes um seiner Zugehörigkeit zum Schleppzuge willen, für das Verschulden der Besatzung eines anderen Schiffes haftbar gemacht werden kann, und nicht etwa ob der Reeder des einen Schiffes auch Reeder des anderen, die Besatzung des einen auch Besatzung des anderen Schiffes sei.

Die ganzen Beratungen des BSchG lassen eine Abneigung gegen die Theorie von der nautischen Einheit des Schleppzuges erkennen. So ist dann die Durchbrechung dieses Grundsatzes wenigstens für das Binnenschiffahrtsrecht in § 4 Abs. 3 festgelegt.

In der Literatur sind verschiedentlich Versuche gemacht worden, die Haftung der beteiligten Reeder zu begründen. Näher auf diese einzelnen Arten einzugehen, erübrigt sich. Ihnen allen ist gemeinsam, daß sie allzusehr nautische Gesichtspunkte in den Vordergrund rücken, anstatt eine rechtspolitische Erklärung zu suchen; sie entbehren mehr oder weniger einer gewissen Willkür nicht und kommen über Konstruktionsversuche nicht hinaus.

Erst in zwei neueren Entscheidungen des R. G. in den Bänden 65 S. 385; 78 S. 177 ist uns ein Weg gezeigt, auf dem wir allein zum Ziele kommen können.

Das R. G. weicht hier für den Fall des Seerechts zunächst von der alten Begründung ab. Es tut in dieser Entscheidung die Unbegründetheit der Theorie von der erweiterten Besatzung dar. Wenn auch nur unter einem Deckmantel, nämlich aus Billigkeitsrücksichten, rückt das R. G. den maßgebenden von uns schon oben

statuierten Satz von der Haftung des eigentlichen Trägers des zugleich von ihm geleiteten gefährlichen Unternehmens in den Vordergrund; und das ist im Seerecht das geschleppte Schiff.

Damit ist das R. G. zu einer haltbaren Rechtfertigung gelangt. Die Prüfung allein der Interessenlage gibt feste Anhaltspunkte; nur so kann jede Wissenschaft zu sicheren Resultaten gelangen. Das geschleppte Schiff soll haften, weil es der Interessent der Gefährdung anderer ist, und weil es zugleich als Leiter des Schleppzuges die aus diesem Unternehmen hervorgehenden Gefahren beherrscht.

Wie dagegen im Falle des Binnenschleppzuges eine Haftung der beteiligten Schiffe einzutreten hat, entscheidet R. G. in 65 nicht in unserem Sinne. Es gibt nur einen Weg an, vermag ihn aber selbst nicht zu beschreiten.

Der Binnenschleppzug stellt nach unserer Ansicht eine Verschmelzungserscheinung dar, wie wir sie im Rechtsleben des öfteren finden. Die beteiligten Schiffe verfolgen dasselbe Interesse; sie wollen sich gemeinsam ein für Dritte gefährliches Unternehmen zu Nutze machen und bilden so eine Interessengemeinschaft. Da nun ein richtig durchgebildetes Recht immer der Ausdruck der Interessenlage sein wird, muß man folgerichtig hier zu einer Haftungsgemeinschaft kommen und wird demgemäß eine solidarische Haftung statuieren müssen. In dieser Beziehung können wir ein Versagen des BSchG in § 4 Abs. 3 feststellen.

Aus Gründen der Rechtspolitik wird man dringend eine Aenderung des Gesetzes fordern müssen, da die jetzige Gestaltung nicht mehr den Bedürfnissen des sozialen Lebens gerecht wird. Mögen auch die Schleppzüge im See- und Binnenschiffahrtsrecht ihrer Zusammensetzung nach einen verschiedenen Charakter haben, so ist beiden zweifellos gemeinsam, daß sie Gefahrenzustände schaffen, denen fremde Interessen leicht zum Opfer fallen können. Wo aber im Verkehrsleben über das gewöhnliche Maß hinaus drohende Anstalten oder Betriebe auftauchen, besteht auch eine gesteigerte Haftpflicht, bald in Art von Sondergesetzen, bald in Art von Schutzgesetzen.

Hier ist es an der Zeit für die Rechtswissenschaft das Gesetzesrecht zeitgemäß zu erhalten und den veränderten Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548122_0064